

Nederlands spoornet kan nog een stuk drukker

Het Nederlandse spoorwegnet is het drukst bereiden van Europa. Dat heeft het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) onlangs nagerekend. Over het gemiddelde stuk Nederlandse spoorrails passeren per jaar zo'n 20.000 treinen. Dit feit wordt vaak aangehaald als argument om het Nederlandse spoorwegnet uit te breiden, of spoorlijnen te verdubbelen van twee naar vier sporen. Het is bij ons drukker dan bij de burens. Het spoor zit vol, dus we hebben meer spoor nodig. Is dat werkelijk zo?

Geen van de CBS-cijfers zijn een argument voor of tegen een voorstel om een bepaalde spoorlijn aan te leggen of te verdubbelen. De cijfers van het CBS zijn immers landelijke gemiddelden. Landen als geheel vergelijken zegt weinig omdat de 'mix' van spoormarkten in die landen meestal verschillend is. Zo vinden we in de meeste landen relatief meer dunbevolkt gebied dan in Nederland en dat kan op zich al een reden zijn dat het Nederlandse spoorwegnet in verhouding zo druk is.

Groot-Brittannië heeft verschrikkelijk drukke trajecten. Een bezoekje aan Clapham Junction (Britain's Busiest Railway Station) is een lesje in nederigheid voor elke Nederlander die trots is op ons drukbereiden spoorwegnet. Maar in dunbevolkte gebieden in Schotland zijn ook honderden kilometers spoor waar maar drie treinen per dag per richting passeren. Die verlagen het Britse gemiddelde aanmerkelijk.

Ook in andere Europese landen zijn er grote

verschillen. Het voorstadsnet van Parijs is heel druk, maar net als in Schotland rijden op spoorlijnen in dunbevolkte gebieden maar een paar treinen. Als je argumenten voor aanleg of verdubbeling van een spoorlijn kracht wilt bijzetten met buitenlandse voorbeelden, dan moet je met een concreet voorbeeld van een goed vergelijkbare spoorlijn komen.

De CBS-cijfers roepen een kampioensgevoel op. Wij zijn de beste. Dat het Nederlandse spoorwegnet gemiddeld druk wordt gebruikt, valt niet te ontkennen. Maar de Zwitserse spoorwegen (SBB) claimen in hun zojuist verschenen jaarverslag dat hun spoorwegnet het drukste ter wereld is. En de drukst benutte tweesporige baanvakken van Nederland zijn nog altijd maar half zo druk als de drukst bereiden (tweesporige) baanvakken in Japan. Met andere woorden: het zou hier nog een heel stuk drukker kunnen.

De cijfers van het CBS hoeven dan ook niet te wijzen op een specifiek goede prestatie van de beheerders van de infrastructuur of de exploitanten van de treindienst. Ze zeggen ook niets over 'wijs beleid' of 'verstandige besluitvorming'.

Geografische, economische en demografische omstandigheden zijn immers van grote invloed op het goed kunnen exploiteren van een drukbereiden spoorwegnet. Een spoorlijn in een dunbevolkt, economisch slecht ontwikkeld gebied zal nooit druk bereiden worden. In zo'n gebied is nou eenmaal weinig behoefte aan vervoer, hoe goed of verstandig je de spoorlijn ook beheert en exploiteert. Ook de mix van treinen verschilt van land tot land. Moeten er op een spoorlijn treinen rijden met veel verschillende snelheden (stoptreinen, Intercity's, goederentreinen), dan kunnen er minder treinen rijden dan wanneer alle treinen even hard kunnen rijden, zoals bij een metro. Ook dat heeft dus invloed op de drukte op het spoor.

We twijfelen niet aan de correctheid van de cijfers van

het CBS. Wel waarschuwen we voor het gebruik ervan. Ze tonen niet aan dat de Nederlandse spoorbedrijven en besluitvormers het beter of slechter doen dan in andere Europese landen. En dit soort gemiddelden mag zeker niet als argument worden gebruikt voor de aanleg of verdubbeling van een spoorlijn.

Twan Laan (inno-V) en Didier van de Velde (inno-V/TU Delft)

Exacte cijfers ov-gebruik komen niet vanzelf

De OV-chipkaart maakt het mogelijk het ov-gebruik, uitgedrukt in reizigerskilometers, exact in kaart te brengen. Dat is een verbetering ten opzichte van de situatie nu, waarbij het reisgedrag wordt vastgesteld aan de hand van steekproefsgewijze tellingen en enquêtes. Of de verlangde duidelijkheid ook echt komt, hangt af van de voorwaarden die de opdrachtgevers gaan stellen.

In- en uitchecken

Het aantal reizigerskilometers is het meest betrouwbaar als alle reizigers bij iedere rit in- en uitchecken. Dan is het theoretisch gezien een kwestie van optellen. Maar als een reiziger vergeet uit te checken is voor die rit het aantal reizigerskilometers dus onduidelijk. Als er bovendien niet wordt ingecheckt, telt de rit helemaal niet mee. In hoeverre het in- en uitchecken de registratie bemoeilijkt, hangt af van de regels die gaan gelden voor abonnementen (bijvoorbeeld de OV-Studentenkaart), het gebruik van flat fares (bijvoorbeeld een 1-euro-kaartje) en het gedrag van de reizigers.

Andere kaartsystemen

Als naast de OV-chipkaart ook andere kaartjes blijven bestaan, zoals papieren kaartjes, kan de OV-chipkaart maar een deel van het totaal meten. Of dit gaat gebeuren, hangt af van de prijs van de elektronische wegwerpkartjes en de flexibiliteit en snelheid waarmee nieuwe tarieven worden ingevoerd voor de chipkaart.

Beïnvloedbaarheid

De huidige opzet van het OV-chipkaartsysteem richt zich vooral op de financiële stromen. Het juiste bedrag moet van het tegoed van de reiziger worden afgeschreven en aan het juiste bedrijf worden toegerekend en uitbetaald. De overige informatie, waaronder de reizigerskilometers, wordt minder gecontroleerd. Bovendien loopt deze informatie via de vervoerbedrijven die tevens belanghebbenden zijn.

Nauwkeurigheid

De afstanden vormen de basis voor de tariefberekening. Soms doen vervoerbedrijven concessies aan de

Station Olten in Zwitserland. Foto: SBB



nauwkeurigheid van de afstanden, wellicht om het tarief te kunnen afronden. Het systeem werkt dan met tariefkilometers die afwijken van de werkelijke kilometers. Het risico bestaat dat de tariefkilometer steeds meer als parameter voor de berekening wordt gebruikt, waardoor de met het systeem bepaalde kilometers steeds minder nauwkeurig worden. Dit risico geldt ook als in een bepaald gebied op grote schaal flat fares gelden.

Uitval systemen

Zoals elk systeem zal ook het OV-chipkaartsysteem niet altijd honderd procent werken. Het GPS-systeem kan bijvoorbeeld uitvallen, waardoor haltes en bussen niet worden waargenomen. Chauffeurs zouden tijdens een actie het systeem kunnen uitschakelen. Zo missen we een deel van de waarnemingen. Zonder aanvullende maatregelen is het aantal reizigerskilometers dan incompleet.

Gezien de risico's – en de kosten die samenhangen met de beperking van deze risico's – zouden de decentrale overheden heldere doelstellingen moeten formuleren voor het bepalen van het aantal reizigerskilometers. Bij de verdere ontwikkeling van de OV-chipkaart zal een kosten/batenafweging moeten worden gemaakt. Welk deel van de reizigerskilometers missen we en wat is de accuraatheid? Hoeveel kost het om nauwkeuriger reizigerskilometers te bepalen en wegen deze kosten op tegen die extra nauwkeurigheid?

Bert Schepers (marktmanager NEA)

Bestuur Regio Utrecht koos wél voor de schoonste

Prachtig geel zijn de nieuwe regiobussen in Utrecht, een opvallende en tegelijk opmerkelijk vertrouwde verschijning in het straatbeeld. OV-Magazine besprak in februari in verschillende artikelen het materieel dat sinds december in stad en regio rondrijdt. Als Bestuur Regio Utrecht zijn we trots op onze 144 nieuwe bussen. Natuurlijk niet alleen vanwege hun fraaie kleur, maar zeker ook omdat ze zo schoon mogelijk zijn. Minder blij was ik daarom dat de lezer uit de artikelen zou kunnen concluderen dat juist de uitstoot een probleem zou zijn. Dat berust op een misverstand.

In 2007 hebben we na uitgebreide afwegingen vastgesteld dat - schone - dieselbussen de beste oplossing zijn voor het regiovervoer. Daarbij hebben we ervoor gekozen direct de strengste milieunormen op te leggen aan de nieuwe regiobussen: niet de Euro-5 norm maar de diesel EEV-norm die pas vanaf komend najaar wettelijk van kracht is. Die norm betekent een verdere beperking van uitstoot van roet,



De nieuwe streekbussen van BRU.

stikstofoxiden en koolwaterstoffen en onverminderd strenge eisen aan fijnstof en koolmonoxide. En misschien dat in die normen de bron ligt van de ongelukkige berichtgeving. Waaronder de werkelijk foutieve veronderstelling dat Bestuur Regio Utrecht verkeerde getallen over de uitstoot zou hebben verspreid.

Toegegeven, de discussie is ook niet altijd gemakkelijk te volgen. Zo is voor de luchtkwaliteit binnen de stad onder meer de stikstofdioxide van belang. Maar de EEV-norm spreekt niet over een lage uitstoot stikstofdioxide, maar over een lage uitstoot van alle stikstofoxiden samen, kortweg NOx. En daarbinnen wordt geen onderscheid gemaakt. Hoe zorg je ervoor dat de milieunormen voor regiobussen beter aansluiten bij de normen voor luchtkwaliteit in stedelijke gebieden? Dat is een indringend - landelijk - probleem, waarbij de rijksoverheid de regie moet nemen om tot een oplossing te komen.

Wie is de schoonste van het land, vroeg OV-Magazine zich af, en noteerde dat de stadsregio Utrecht voor - schone - diesel kiest. Maar dat ligt genuanceerder. Bij de vorige concessie hebben we voor de nieuwe regiobussen gekozen voor schone dieselbussen. Maar bij de keuze voor stadsbussen spelen andere aspecten. In het stadsvervoer lijken hybride bussen (met een combinatie van elektromotor en brandstofmotor) de beste oplossing. In de afgelopen jaren hebben we dan ook geprobeerd om hybride bussen in te zetten bij het stadsvervoer. Tot op heden is dat niet haalbaar gebleken, maar we blijven de ontwikkelingen nauwlettend volgen om direct op de mogelijkheden te kunnen inspelen.

Kortom, als Bestuur Regio Utrecht werken we aan duurzaam openbaar vervoer van hoge kwaliteit, met oog voor reizigers en omwonenden. Zo schoon als maar kan, en ook nog eens prachtig geel.

Marianne Kallen-Morren

(portefeuillehouder openbaar vervoer Bestuur Regio Utrecht)

Provincies halen meer uit regionaal spoorvervoer

Binnenkort neemt het kabinet een standpunt in over de herziening van de Spoorwegwet uit 2005. De monopolies van ProRail en NS vormen hierin het grootste struikelblok. De provincies Overijssel en Gelderland zien duidelijke kansen voor verbetering van het regionaal spoor. Daarvoor zijn wel andere verhoudingen nodig met ProRail en NS.

De ambitie om het regionale openbaar vervoer te verbeteren zit te vaak op een dood spoor. Ter illustratie twee voorbeelden.

Op de Valleilijn, tussen Ede-Wageningen en Amersfoort, wil de provincie Gelderland dolgraag station Barneveld opknappen voor een betere service aan de reizigers. Eigenaar van het station is NS. En dat terwijl NS daar niets meer heeft te zoeken, want op de Valleilijn rijdt Connexxion.

De provincie Overijssel wil een aantal nieuwe stations realiseren. Volgens de huidige wetgeving betekent dit dat de provincie de aanlegkosten moet betalen, zonder dat zij daar eigenaar van wordt. Ze heeft er dus ook